IX kadencja

SEJM
RZECZYPOSPOLITEJ POLSKIEJ

KANCELARIA SEJMU
Biuro Komisji Sejmowych

PEŁNY ZAPIS PRZEBIEGU POSIEDZENIA

■ **Komisji Gospodarki Morskiej i Żeglugi Śródlądowej (nr 124)**

z dnia 27 września 2022 r.

Pełny zapis przebiegu posiedzenia

Komisji Gospodarki Morskiej i Żeglugi Śródlądowej (nr 124)

27 września 2022 r.

Komisja Gospodarki Morskiej i Żeglugi Śródlądowej, obradująca pod przewodnictwem posła **Arkadiusza Marchewki (KO)**, zastępcy przewodniczącego Komisji, rozpatrzyła:

– informację na temat wyników działalności polskich portów morskich w 2021 r.

W posiedzeniu udział wzięli: **Grzegorz Witkowski** podsekretarz stanu Ministerstwa Infrastruktury wraz ze współpracownikiem, **Kamil Tarczewski** wiceprezes Zarządu Morskiego Portu Gdańsk SA wraz ze współpracownikami, **Sławomir Michalewski** wiceprezes Zarządu Morskiego Portu Gdańsk SA wraz ze współpracownikami, **Daniel Stachiewicz** wiceprezes ds. ekonomiczno-finansowych Zarządu Morskich Portów Szczecin i Świnoujście SA wraz ze współpracownikami, **Maciej Krzesiński** dyrektor ds. handlowych Zarządu Morskiego Portu Gdynia SA wraz ze współpracownikami, **Przemysław Lenard** zastępca dyrektora ds. Inspekcji Morskiej w Urzędzie Morskim w Szczecinie, **Zenon Kozłowski** zastępca dyrektora ds. Oznakowania Nawigacyjnego w Urzędzie Morskim w Szczecinie, **Sylwia Przekora** starszy inspektor kontroli państwowej Departamentu Infrastruktury Najwyższej Izby Kontroli oraz **Karolina Dołhy** naczelnik Wydziału ds. Finansowania Infrastruktury i Funduszy Europejskich w Urzędzie Morskim w Gdyni.

W posiedzeniu udział wzięli pracownicy Kancelarii Sejmu: **Andrzej Kniaziowski** oraz **Grażyna Kućmierowska** – z sekretariatu Komisji w Biurze Komisji Sejmowych.

Przewodniczący poseł Arkadiusz Marchewka (KO):

Dzień dobry państwu. Otwieram posiedzenie Komisji Gospodarki Morskiej i Żeglugi Śródlądowej.

Chciałbym przywitać państwa parlamentarzystów, którzy są tutaj w siedzibie Sejmu, oraz tych, którzy biorą udział w posiedzeniu naszej Komisji zdalnie. Witam również pana ministra, Grzegorza Witkowskiego oraz pozostałych gości, którzy dzisiaj reprezentują porty, urzędy morskie oraz inne instytucje, które zajmują się właśnie tematem, o którym będziemy dzisiaj rozmawiać.

Informuję, że posiedzenie Komisji zostało zwołane na podstawie art. 198j ust. 2 regulaminu Sejmu i będzie prowadzone z wykorzystaniem środków komunikacji elektronicznej umożliwiających porozumiewanie się na odległość. Przypominam również, że zgłoszenia do zabrania głosu w dyskusji przez posłów oraz gości uczestniczących udział zdalnie w posiedzeniu należy zgłaszać poprzez chat w aplikacji Whereby po zalogowaniu się do pokoju wideokonferencyjnego Komisji. Jednocześnie informuję, że posłowie członkowie Komisji obecni na sali obrad będą głosować wyłącznie przy użyciu urządzenia do głosowania za pomocą legitymacji poselskiej. Posłowie uczestniczący zdalnie w posiedzeniu Komisji głosują za pośrednictwem systemu do głosowania na tabletach.

Przystąpimy zatem do stwierdzenia kworum. Proszę państwa posłów o naciśnięcie jakiekolwiek przycisku w celu potwierdzenia obecności na posiedzeniu. Stwierdzam kworum.

W porządku dziennym posiedzenia znajduje się punkt dotyczący rozpatrzenia informacji na temat wyników działalności polskich portów morskich w 2021 r. O przedstawienie tych informacji poproszę pana ministra Grzegorza Witkowskiego.

Podsekretarz stanu w Ministerstwie Infrastruktury Grzegorz Witkowski:

Dzień dobry państwu. Bardzo przepraszam za warunki, ale mam bardzo pracowity dzień. Jak więc będą jakieś problemy techniczne, to bardzo proszę przedstawicieli ministerstwa oraz zarządów portów o kontynuowanie.

Przewodniczący poseł Arkadiusz Marchewka (KO):

Panie ministrze, gdyby pan mógł przyłożyć mikrofon ze słuchawek bliżej ust, to wtedy będziemy lepiej pana słyszeć.

Podsekretarz stanu w Ministerstwie Infrastruktury Grzegorz Witkowski:

Czy jest lepiej?

Przewodniczący poseł Arkadiusz Marchewka (KO):

Tak.

Podsekretarz stanu w Ministerstwie Infrastruktury Grzegorz Witkowski:

Dziękuję.

Szanowni państwo, ubiegły rok był kolejnym rekordowym rokiem dla polskich portów morskich. To tylko potwierdza to, że decyzje w polskich portach morskich o szczególnym znaczeniu dla gospodarki narodowej okazały się słuszne i przynoszą dobre efekty. Odzwierciedlają to wyniki finansowe zarządów poszczególnych portów. W 2021 r. sam Zarząd Morskiego Portu Gdańsk osiągnął przychody wynoszące ogółem prawie 300 mln zł, czyli o ponad 16% wyższe niż w 2020 r. kiedy wyniosły prawie 255 mln zł. Na koniec roku obrotowego spółka Zarząd Morskiego Portu Gdańsk SA uzyskała zysk w kwocie 83 mln zł, czyli o prawie 30% wyższy niż rok wcześniej. Takim uniwersalnym czynnikiem dla wszystkich portów powodującym wzrost jest to, że od 2018 r. nieustannie nasze struktury portowe są odpowiedzialne za obsługę ponad 100 mln ton cargo. Nie przeszkodziły temu nawet szczególne warunki oraz obostrzenia związane z pandemią COVID-19.

W przypadku Portu Gdynia przychody z działalności gospodarczej wyniosły 240 mln zł i były o prawie 3 mln zł wyższe niż w roku ubiegłym. Wpływ na to miało zwiększenie przychodów netto ze sprzedaży o 23 mln zł.

Zespół Portów Morskich Szczecin i Świnoujście zamknął rok 2021 zyskiem netto w wysokości 42,8 mln zł. Wartość przychodów ogółem wyniosła 250 mln zł.

To tyle, jeśli chodzi o finanse. Natomiast wpływ na to przede wszystkim miała działalność przeładunkowa w portach. Z tego powodu 2021 r. to rok historyczny dla Portu Gdańsk, w którym obsłużono rekordowy wolumen towarów – ponad 53 mln ton. W ubiegłym roku port w zdecydowanej większości obsługiwał miesięczny wolumen przekraczający 4 mln ton. Tylko w lutym oraz wrześniu nieznacznie spadły te przeładunki, podczas gdy w listopadzie osiągnęły imponujący wynik – ponad 5 mln ton. Biorąc pod uwagę dynamikę z ostatnich lat, należy podkreślić, że to właśnie Port Gdańsk poczynił największy progres w Europie w przeładunkach całkowitych oraz przeładunkach kontenerów. W 2021 r. Port Gdańsk zajął 18. miejsce wśród największych portów europejskich pod względem całkowitych przeładunków oraz 13. miejsce w europejskim rankingu portów kontenerowych. Na Bałtyku jest to największy port kontenerowy typu „hub" i nie zatrzymuje się.

W Porcie Gdynia w 2021 r. przeładowano ogółem 26,7 mln ton towarów, co stanowi wzrost o ponad 8% w stosunku do 2020 r. Jest to szósty rok z rzędu rosnących przeładunków. Port Gdynia jest również największym „agroportem" na Bałtyku. Zajmuje także trzecie miejsce pod względem przeładunku kontenerów. W 2021 r. przeładowano w nim blisko 1 mln TEU.

Wzrost przeładunku odnotowano również w portach Szczecin i Świnoujście. Osiągnął on poziom o 6,6% wyższy niż w roku poprzednim. Ubiegły rok dla Portów Szczecin i Świnoujście zamknął się przeładunkami towarów na poziomie ponad 33 mln ton.

Rok 2021 był kolejnym rokiem, w którym prowadzony był szereg inwestycji we wszystkich polskich portach w związku z ich rozbudową, rozwojem oraz tym, że infrastruktura dostępowa od strony lądów cały czas się poprawia – zarówno kolejowa, jak i drogowa. Porty również muszą nadążyć w swoich właściwościach. Podam, jakie to były inwestycje. Na przykład dokonano modernizacji toru wodnego, nastąpiła rozbudowa nabrzeży oraz

poprawa warunków żeglugi w Porcie Wewnętrznym w Gdańsku. To była taka najbardziej spektakularna inwestycja. Również rozbudowano i zmodernizowano sieć drogową i kolejową w Porcie Zewnętrznym w Gdańsku. Odbyła się także rozbudowa Nabrzeża Północnego przy Falochronie Półwyspowym w Porcie Gdańsk.

W Porcie Gdynia dokonano budowy Publicznego Terminala Promowego, z którego armator Stena z sukcesem odchodzi do Szwecji. Zbudowano również w tym porcie infrastrukturę portową do odbioru ścieków ze statków oraz pogłębiono tor podejściowy i akweny wewnętrzne.

W porcie w Świnoujściu przystosowano natomiast infrastrukturę Terminalna Promowego do obsługi transportu intermodalnego. Ta inwestycja trwa i można ją oglądać i podziwiać. Cieszymy się, że jest ona prowadzona w sposób terminowy i profesjonalny. Warto również podkreślić, że poprawiony został dostęp do portu w Szczecinie w rejonie Basenu Kaszubskiego oraz w rejonie Kanału Dębickiego.

Należy jeszcze zauważyć, że zarządy portów podejmowały działania na rzecz rozbudowy portów w ich częściach zewnętrznych. Tutaj szczególnie należy zwrócić uwagę na prace związane z Terminalem Kontenerowym w Świnoujściu.

W ocenie Ministerstwa Infrastruktury rok 2021 był doskonały dla polskich portów, które po raz kolejny odnotowały rekordowe wyniki przeładunkowe i realizowały wiele inwestycji, co przeniosło się na świetne wyniki finansowe.

Szanowni państwo, reasumując, powyższe informacje tylko potwierdzają, że porty Gdańsk, Gdynia, Szczecin i Świnoujście niezmiennie znajdują się na ścieżce dalszego dynamicznego rozwoju i wnoszą istotny wkład w rozwój całego systemu społeczno-gospodarczego naszego kraju. Biorąc również pod uwagę sytuację na wschodzie, kiedy blokada portów czarnomorskich tak mocno dała się we znaki gospodarce ukraińskiej i kiedy nasze porty przyszły i wysłały transport z pomocą gospodarce ukraińskiej, śmiem twierdzić, że przyszły rok również będzie rekordowy. Nieoceniona jest również rola portów zarówno w tych ostatnich, jak i następnych tygodniach, jeśli chodzi o bezpieczeństwo energetyczne naszego kraju. Bardzo państwu dziękuję. Jeśli będą pytania, to bardzo proszę przedstawicieli poszczególnych spółek o aktywność. Dziękuję.

Przewodniczący poseł Arkadiusz Marchewka (KO):

Dziękuję, panie ministrze. Szanowni państwo, proponuję następujący proces realizacji dzisiejszego posiedzenia. Z racji tego, że są z nami przedstawiciele zarządów portów morskich Gdańsk, Szczecin, Świnoujście oraz Gdynia, a panowie parlamentarzyści na pewno będą chcieli skierować do tych przedstawicieli szereg pytań, to umówmy się może w ten sposób, że najpierw przekażę głos panom parlamentarzystom, aby mogli zadać pytania, a później oddam głos przedstawicielom poszczególnych zarządów, który udzielą odpowiedzi na postawione przez panów posłów pytania.

Otwieram więc dyskusję. Pierwszy głos zabierze pan poseł Aziewicz. Bardzo proszę.

Poseł Tadeusz Aziewicz (KO):

Panie przewodniczący, Wysoka Komisjo, jak zawsze z uwagą wysłuchałem wystąpienia pana podsekretarza Witkowskiego, który wielokrotnie odmieniał słowo rekord i odmieniał zasadnie, ponieważ wyniki portów rzeczywiście są rekordowe. Oczywiście my wszyscy tu obecni, znający się trochę na tej problematyce, mamy świadomość tego, że wyniki portów w ogromnym stopniu zależą od globalnej koniunktury – i ta koniunktura obecnie jest – oraz od zaplecza w postaci infrastruktury, która jest efektem prac, czy strategii przyjmowanych właściwie od początku tego wieku, zintensyfikowanych jeszcze bardziej po wejściu Polski do Unii Europejskiej. Warto zaznaczyć, że polskie porty morskie nie zostały, tak jak powiedział niedawno pan prezes Jarosław Kaczyński, sprzedane obcym inwestorom i że to jest bariera, bo jak państwo pamiętają, taka fraza padła. One po prostu funkcjonują w ten sposób, że dzierżawią określone terminale prywatnym inwestorom, którzy wykorzystując swoje różne kontakty i możliwości, otworzyły przed nami światowe rynki i to wszystko bardzo dobrze się rozwija. Natomiast funkcja zarządów portów morskich sprowadza się w ogromnym stopniu do administrowania i nadzorowania realizacji umów zawartych ze wspominanymi przede mnie podmiotami, a także kolejnych inwestycji, które przyniosą pewnie efekty w późniejszym czasie i pewnie inne

podmioty będą mogły chwalić się rekordami, które być może w efekcie tych inwestycji zostaną osiągnięte.

Natomiast jak wiecie państwo, bo wypowiadałem się w tej materii publicznie, pisząc stosowne interpelacje, bardzo mnie zbulwersowały podwyżki wynagrodzeń w organach zarządów portów morskich. Mam tutaj na myśli podwyżki zarówno dla zarządów, jak i – co uważam za największy skandal – dla rad nadzorczych. Pisałem do pana ministra, przypominając doświadczenie prezesa portu morskiego w Gdyni, który pracował za kwotę niewiele przekraczającą 20 tys. zł. W tej chwili mówi się i częściowo minister to potwierdził, że obecny prezes zarabia około 50 tys. zł. Tam chyba padła kwota 48 tys. zł, a zakładam, że jest to wynagrodzenie zasadnicze bez premii, które ewentualnie mogą być nagrodą za wyniki, czy za zrealizowane cele. Uważam, że jest to jakiś problem i że jest to poważny problem w kraju, który jest ogarnięty inflacją i gdzie rzeczywiście ludziom nie starcza na życie do pierwszego. Potrzebne są oszczędności i te oszczędności chyba powinny zaczynać się od władzy na różnych szczeblach. Nie widzę powodów, żeby tak dalece podnosić wynagrodzenia w organach portów morskich. Czytałem uzasadnienia pana ministra Gróbarczyka, który jest sprawcą i osobą odpowiedzialną za ten proces. On mówi o wzroście znaczenia portów morskich. No to znaczenie wzrasta, ale czy rzeczywiście za tym muszą iść tak daleko idące podwyżki? Nie wiem. Poważnie w to wątpię, szczególnie w kontekście rad nadzorczych, bo przyjrzałem się też temu, kto zasiada w tych radach nadzorczych i szczególnie osoba w Gdyni, która niedawno dołączyła do tej rady, na pewno nie ma takiego dorobku, który uzasadniałby to, aby w ten sposób dowartościowywać tę osobę i że ta podwyżka jest faktycznie potwierdzeniem wzrostu znaczenia portów.

Jeżeli chodzi o konkretne rzeczy, to chciałem zapytać o wydatki na doradztwo i marketing, bo tego nie widzę w sprawozdaniu. Mnie najbardziej interesuje port w Gdyni, ale przeczuwam, że koledzy z innych okręgów wyborczych też chcieliby wiedzieć, jakie to są pieniądze i w jaki sposób tak wysoko nagradzane zarządy są wspomagane przez zewnętrznych ekspertów.

Jeżeli chodzi o inwestycje w porcie w Gdyni, to w strategii portu planowana była budowa obrotnicy o średnicy 480 m. Nie ma tej obrotnicy, więc chciałbym się dowiedzieć dlaczego. Natomiast jeżeli chodzi o budowę Publicznego Terminala Promowego w Porcie Gdynia, którym chwalił się tutaj pan podsekretarz, to znana jest sprawa podwójnego otwarcia tego terminalu. Jedno otwarcie się odbyło, a potem po roku nastąpiło kolejne, ale mimo wszystko terminal stoi i rzeczywiście Stena tam pływa, tak że może spuśćmy już na to zasłonę milczenia.

Natomiast przyglądając się finansom Morskiego Portu Gdynia, ale dotyczy to chyba także Portów Szczecin i Świnoujście, to widzę po stronie zobowiązań bardzo poważne kwoty i jak rozumiem, to są obligacje, które państwo otrzymaliście od Skarbu Państwa na podwyższenie kapitałów zakładowych w portach. W Gdyni to miała być budowa falochronu. Przeczuwam, że w Szczecinie i Świnoujściu było podobnie. Chciałem się zapytać, co się dzieje w tej materii. Czy państwo podjęliście jakieś działania związane z pozyskaniem tych obligacji? Dlaczego nie zrealizowaliście do tej pory procedury podwyższenia kapitałów zakładowych?

Jeżeli chodzi o Gdynię, to chciałem również zapytać o spalony magazyn zbożowy, bo rzeczywiście ten port rozwinął się bardziej jako port funkcjonujący w obszarze produktów agrarnych, ale ja chciałem faktycznie zapytać, czy planowane są jakieś działania mające na celu odbudowę spalonego magazynu? To może tyle na początek. Dziękuję.

Przewodniczący poseł Arkadiusz Marchewka (KO):

Dziękuję. Pan poseł, Michał Urbaniak. Szanowni państwo, proponuję, żebyśmy najpierw postawili pytania, dlatego że jest tutaj nas w Sejmie troje, więc zadamy te pytania i później poproszę poszczególnych państwa reprezentujących zarządy morskich portów o udzielenie odpowiedzi na serię tych pytań, które teraz padną i zostawię jeszcze czas na ewentualnie odniesienie się panów posłów. Pan poseł Michał Urbaniak, proszę.

Poseł Michał Urbaniak (Konfederacja):

Dziękuję za głos. Tak, pan minister przedstawił nam tutaj, jak wyglądały te wyniki działalności. Myśmy już to zdążyli wcześniej zobaczyć. Mamy ten sam druk przed sobą, więc ja też pozwolę sobie odnieść się do tego, co z tego druku można dodatkowo wyczytać. Mianowicie skupię się na porcie w Gdańsku, ale zakładam, że podobnie wygląda to w portach w Świnoujściu, w Szczecinie i w Gdyni. Chodzi mi o przeładunki, a zwłaszcza przeładunki węgla. Dzisiaj jest to temat mocno istotny dla polskiej opinii publicznej i mocno interesujący wszystkich Polaków, ponieważ wiemy, że węgla dzisiaj na rynku jest za mało. Wiemy także, że w 2021 r. spadł wolumen przeładunku węgla, choćby w Gdańsku o 15%. Nie mamy niestety w tym druku informacji, w którą stronę ten węgiel jechał, czy on z Polski wyjeżdżał, czy on do Polski wjeżdżał. Więc chciałbym się dowiedzieć, jak to wygląda. Czy państwo z portu w Gdańsku mają taką informację, którą są w stanie państwo podać dzisiaj? Jeśli nie, to poproszę o podanie takiej informacji pisemnie.

Chciałbym także wiedzieć, jak dzisiaj przystosowane są nasze porty, te cztery główne porty, które mamy, do tego, by węgiel importować, ponieważ – co do zasady – wiemy, że nasza infrastruktura była raczej przystosowana do eksportu węgla. Natomiast dzisiaj polityka jest prowadzona tak, a nie inaczej, że kopalnie w Polsce się zamyka, co powoduje, że ten węgiel musimy importować. Więc chciałbym wiedzieć, jak dostosowana jest infrastruktura portów właśnie do importu węgla. To moim zdaniem obecnie jest rzecz kluczowa dla bezpieczeństwa energetycznego Polski, a w tym wypadku porty są tymi węzłami, które mają znaczenie strategiczne, by ten węgiel ściągać. Dziękuję.

Przewodniczący poseł Arkadiusz Marchewka (KO):

Dziękuję, panie pośle. Ja również pozwolę sobie zadać pytanie. Chciałbym zwrócić uwagę na kilka zasadniczych kwestii i uzupełnić to, co zostało powiedziane przed chwilą przez panów posłów.

Mianowicie interesują mnie też kwestie, które dotyczą funkcjonowania zarządu Portu Szczecin, dlatego że przez ostatnie lata realizowana była kluczowa inwestycja infrastrukturalna, dotycząca pogłębienia toru wodnego Szczecin-Świnoujście do głębokości 12,5 m, co niewątpliwie może przyczynić się do realizacji, czy do polepszenia i zwiększenia obrotów, czy też zwiększenia ilości przeładunków, które są przeładowywane w porcie w Szczecinie. Ta inwestycja została zakończona. Jest już na finale. Jedynym problemem jest to, że po prostu nie wszystkie baseny portowe są do niej dostosowane. Sytuacja wygląda tak, że pomimo dużych możliwości na kanale Szczecin-Świnoujście, nie da się tego jednak realizować ze względu na niezrealizowanie w całości tych inwestycji na terenie portów. W związku z tym chciałbym zapytać przedstawicieli Zarządu Morskich Portów Szczecin i Świnoujście, jak wygląda ta sytuacja dotycząca właśnie przystosowania basenów portowych do takiej głębokości, która pozwoliłaby przyjmować statki o większym zanurzeniu po to, aby inwestycja, jaka została zrealizowana na kanale Szczecin-Świnoujście, mogłaby być w pełni funkcjonalna? To jest pierwsza sprawa.

Druga sprawa dotyczy wyników finansowych zarządów portów. Tak jak zostało wskazane przez pana ministra w piśmie, które dostaliśmy i które pan minister Witkowski podpisał, i na co pan minister zwrócił uwagę, że istotnie zwiększyły się koszty finansowe, które na koniec 2021 r. wyniosły ok. 14,5 mln zł, a rok wcześniej wynosiły one zaledwie 234 tys. zł. Jeżeli popatrzymy na wyniki finansowe zarządów morskich portów i całej grupy kapitałowej Zarząd Morskich Portów Szczecin i Świnoujście, to zobaczymy, że te główne koszty finansowe, czy ten wzrost kosztów finansowych, dotyczył właśnie Zarządu Morskich Portów Szczecin i Świnoujście. Chciałbym zapytać o szczegóły tych kosztów finansowych i w jaki sposób zarząd chce te koszty obsługiwać? Poproszę o przedstawienie szczegółowych informacji na ten temat. Tyle, jeśli chodzi o początek pytań. Myślę, że pierwsze pytania zostały skierowane do przedstawicieli portu w Gdyni. Więc jest z nami z Gdyni…, już państwu mówię, dyrektor ds. handlowych, pan Maciej Krzesiński.

Dyrektor ds. handlowych Zarządu Morskiego Portu Gdynia SA Maciej Krzesiński:

Witam z Gdyni. Jeśli mogę odpowiedzieć w kilku słowach, bo tutaj wynotowałem sobie pytania, które były zadane, to najpierw pragnąłbym uporządkować te rzeczy, o które państwo pytaliście, a następnie o nich opowiem.

Może zacznę od tej obrotnicy, o której mówił pan poseł Aziewicz. Jeżeli chodzi o kwestię obrotnicy, to, szanowni państwo, obrotnica docelowo będzie w takim kształcie, w jakim miała być, czyli jej średnica będzie wynosiła 480 m. W tej chwili ta średnia wynosi 440 m i jest to tak naprawdę akwen, na którym już obracają się statki o długości do 366 m. Docelowo będą to statki do 400 m długości. W tej chwili właściwie jedynym elementem, który jest dogrywany, a wobec którego podpisana już stosowna umowa i za chwilę ruszą prace inwestycyjne, to jest kwestia przestawienia doku marynarki wojennej. Ten proces po prostu trochę trwał, natomiast trzeba mieć świadomość, że sama obrotnica tak naprawdę niczego nie wnosi, dlatego że obrotnica jest częścią większego projektu, który – jak zapewne państwo doskonale wiecie – toczy się w Porcie Gdynia. Mianowicie jest to nic innego jak pogłębianie kanału portowego oraz toru podejściowego. To jest taka wspólna inwestycja – nasza i Urzędu Morskiego. Docelowo ta inwestycja stworzy Port Gdynia jako port głębokowodny, bo dzisiaj jesteśmy głównie portem filarowym, a docelowo będziemy portem głębokowodnym.

W tej chwili obok obrotnicy toczył się szereg innych procesów inwestycyjnych m.in. pozamykaliśmy kwestie modernizacji nabrzeży czołowych, które tak naprawdę rysowały ten główny kanał portowy, który będzie pogłębiany. Już niebawem zacznie się fizyczne pogłębianie portu. Właściwie ono już się w tej chwili zaczęło, ponieważ ten przetarg jest rozstrzygnięty. Natomiast taka największa pogłębiarka ssąca pojawi się na terenie kanału portowego od mniej więcej połowy października. Może w tej chwili powstać pytanie, dlaczego to trwa dłużej lub dlaczego się niektóre terminy przesuwają?

Szanowni państwo, odpowiedź jest bardzo prozaiczna. Gdybyśmy chcieli to zrobić szybko, to musielibyśmy wtedy zamknąć port. Tak naprawdę naszym priorytetem we wszystkich inwestycjach modernizacyjnych, które prowadzimy, a jesteśmy portem charakterystycznym, ulokowanym tak jakby w głębi lądu i otoczonym miastem, jest pamiętanie o tym, że my te inwestycje musimy realizować w taki sposób, aby cały czas była zachowana jak największa operacyjność portu, bo nie możemy sobie pozwolić na to, żeby operatorzy nie mogli do nas zawijać i tym samym zwinęli swoje statki i poszli do innych portów europejskich. Takim działaniem narazilibyśmy się na niepowetowane straty. Takiego armatora, który odejdzie, nie można potem odzyskać przez wiele lat, a czasem wcale. Stąd wynikają pewne przesunięcia w harmonogramie. Natomiast ten projekt idzie do przodu. Jest realizowany i na dzisiaj jest niczym niezagrożony. Zresztą te prace poruszają się dosyć sprawnie do przodu. Tak jak powiedziałem, obrotnica niebawem będzie. Jak na razie cieszymy się z 366-metrowych statków, które do nas zawijają. Zresztą zawijają do nas właśnie dzięki temu, że tę obrotnicę doprowadziliśmy do takiego stanu. Dzisiaj Port Gdynia już ma połączenia oceaniczne, które udało się uruchomić w tym roku, chociażby z Indiami, Pakistanem. Mamy również pierwsze bezpośrednie połączenie ze Stanami Zjednoczonymi, które tak naprawdę też funkcjonuje dopiero od tego roku.

Jeśli chodzi o budowę Terminala Promowego – to też jest taka inwestycja, o której było głośno – rzeczywiście jest to inwestycja bardzo dobrze funkcjonująca. Ja chciałem tylko państwu powiedzieć – być może państwo w Warszawie nie do końca to wyłapaliście – że w tej chwili nie tylko oddaliśmy najnowocześniejszy terminal promowy w Europie, ale możemy też pochwalić się tym, że nasz pierwszy armator, który z niego korzysta – a mam nadzieję, że za chwilę pojawi się drugi, bo rozmowy z nim już trwają i są dosyć mocno zintensyfikowane – wprowadził najnowocześniejszy w tej chwili prom w Europie, który pływa po Morzu Bałtyckim. Jest to prom o długości 240 m, czyli właściwie ma taką maksymalną długość, na jaką ten nasz terminal był przygotowywany. Zdradzę też państwu tutaj taką małą tajemnicę, ponieważ my tak naprawdę już planujemy rozbudowę tego terminala. W tej chwili toczą się już prace planistyczne z uwagi na to, że dostrzegamy potrzebę rynkową, aby ten terminal był większy, bo zainteresowanych armatorów, którzy chcieliby korzystać z Gdyni, mamy dużo więcej niż dwóch. Dostajemy takie bardzo konkretne zapytania w tej kwestii i faktycznie występuje taka ewidentna potrzeba rozbudowy tego terminala. Notabene terminal ro-ro w basenie piątym również będzie rozbudowywany i modernizowany. Tylko w tym roku zwiększyliśmy zawinięcia z 3 do 6 tygodniowo, a do tego mają to być jeszcze większe statki. W związku z tym

liczymy na to, że tych statków będzie więcej i same statki będą większe, dzięki czemu przychody z opłat portowych istotnie wzrosną, co się zresztą rokrocznie dzieje.

Jeżeli chodzi o kwestie kapitału zakładowego i jego podwyższenia, to jest to element budowy dużej inwestycji, jaką jest port zewnętrzny. To jest inwestycja wielowątkowa, która tak naprawdę będzie wyznaczać trend dla Portu Gdynia i w ogóle, dla polskich portów morskich jako całości, ponieważ wszyscy działamy jako jedna grupa, na najbliższe sto lat. Przynajmniej takie jest postrzeganie tej inwestycji przez zarząd. W tej chwili ten kapitał zakładowy rzeczywiście, tak jak słusznie pan Aziewicz zauważył, znajduje się po stronie pasywów i po stronie zobowiązań krótkoterminowych. Natomiast w aktywach jest to zrównoważone księgowaniem po stronie inwestycji długoterminowych. W tej chwili, jeżeli chodzi o proces pozyskiwania kapitału, ta procedura trwa i jest ona ustalana wspólnie z ministerstwem. Żeby daleko nie szukać, wczoraj w ministerstwie odbyło się spotkanie techniczne w tej sprawie. My wszelkie umowy, które są do tego potrzebne i całą procedurę, którą trzeba przeprowadzić, mamy w zasadzie prawie przygotowane. W tej chwili będziemy uzupełniali 2 dodatkowe dokumenty, o które nas poprosiło ministerstwo. Myślę, że tę procedurę będziemy domykali najdalej do połowy przyszłego roku. Zresztą tak też wskazują nasze harmonogramy realizacji tego projektu, jakim jest budowa portu zewnętrznego, ponieważ w tej kwestii prace cały czas postępują do przodu. Ja przypomnę, że uzyskaliśmy już decyzję środowiskową i jesteśmy właściwie w przededniu utworzenia wniosku o wydanie decyzji lokalizacyjnej. Notabene mamy też w najbliższym czasie spotkania z przedstawicielem Ministerstwa Obrony Narodowej oraz z przedstawicielem urzędu wojewódzkiego, z którym tak naprawdę domykamy sprawę tej decyzji i w zasadzie na przełomie tego roku będziemy – jak to ładnie nazwać – zapraszali do składania ostatecznych ofert naszych oferentów, których jest czterech i których cały czas mamy w procesie, dlatego że w tej chwili kończymy dialog konkurencyjny z tymi oferentami i zgodnie z planem na przełomie tego roku chcielibyśmy ich już zaprosić do składania ofert. Myślę, że to wszystko rozstrzygnie się gdzieś w końcówce pierwszego kwartału lub na początku drugiego kwartału następnego roku i już będziemy mieli wybranego oferenta. Równolegle idą do przodu też inne procesy np. te, o których mówiłem, czyli chociażby pozyskiwanie odpowiednich pozwoleń. Potem oczywiście ruszy proces projektowania samego terminala i jego budowy. To wszystko jest zgodnie z harmonogramem. Zresztą osobiście się tym tematem zajmuję, więc za to mogę ręczyć.

Jeżeli chodzi o ten magazyn zbożowy, o który pytał też pan poseł Aziewicz, to oczywiście jest pomysł na ten spalony magazyn zbożowy. Natomiast trzeba mieć świadomość, że w tej chwili ogłosiliśmy postępowanie na nowego operatora tego terminala zbożowego. W związku z tym tak naprawdę trochę zostawiamy ten temat, ponieważ jednym z elementów wniosku, jaki ten potencjalny operator będzie składać, jest pewna koncepcja zagospodarowania terminala oraz jego modernizacji. Z tego powodu niezasadnym byłoby zbyt szybkie modernizowanie tego obiektu z uwagi na to, że być może przyszły inwestor będzie miał zupełnie inny pomysł na ten temat i tutaj musimy ten pomysł wspólnie, jako Zarząd Portów, ustalić. To oczywiście nie znaczy, że do tej pory nie wykorzystywaliśmy tego miejsca pod przeładunki, bo, żeby daleko nie szukać, niedawno drewno było tam składane. Więc da się ten obiekt wykorzystać na różne sposoby. Składowane były też tam również różnego rodzaju inne towary, tak że to nie było tak, że ten obiekt nie był wykorzystywany. On był wykorzystywany na tyle, jak dalece można było to robić. Natomiast w tej chwili, tak jak powiedziałem, jesteśmy w przededniu wyboru nowego operatora, bo jest ogłoszony przetarg. Czekamy na koncepcje. Ten magazyn na pewno będzie modernizowany zgodnie z przedłożoną koncepcją.

Jeśli chodzi o wydatki na marketing, bo to też było jedno z pierwszych pytań, to oczywiście tak, w tej chwili te wydatki na marketing – z tego, co ja patrzyłem – są na poziomie około 1900 tys. zł za ubiegły rok. Taką przynajmniej informację przekazali mi koledzy z działu finansowego. Natomiast pragnę podkreślić, że w tym roku Port Gdynia kończy sto lat, a właściwie to skończył je parę dni temu, dokładnie w piątek. To jest pewne wydarzenie w historii portu, które wymaga pewnych nakładów marketingowych. Oczywiście my w dużym stopniu realizujemy zadania związane z marketingiem we własnym zakresie, ale wszystkiego się nie da zrealizować, ponieważ nasze zadania są zgoła

inne niż zajmowanie się wyłącznie tematami PR-owymi. W związku z tym rzeczywiście czasem korzystamy z firm zewnętrznych, ale są to prace specjalistycznie, których my w porcie nie jesteśmy w stanie zrealizować. Tylko tyle mogę na ten temat powiedzieć. Patrząc na skalę wydatków innych przedsiębiorstw, to nie są to wydatki duże. Natomiast chciałem jeszcze powiedzieć, że my te wydatki – z tego, co pamiętam – rokrocznie ograniczamy, więc te budżety w zasadzie od kilku lat są coraz niższe.

Jeżeli chodzi o kwestie węgla, to ja przepraszam, bo mi tu na moment urwało korespondencję i nie do końca słyszałem. Jeśli natomiast słyszę węgiel, to pewnie chodzi o podanie takiej ogólnej informacji. Ze strony Portu Gdynia chciałem powiedzieć tylko tyle, że my, jeśli chodzi o przeładunki, to już w czerwcu przekroczyliśmy przeładunki za cały ubiegły rok, więc tutaj mamy trend wzrostowy. Mogę państwa zapewnić, że pracujemy na pełnych obrotach. Mało tego, uruchamiamy dodatkowe miejsca, w których przeładunek węgla będzie realizowany. Od października węgiel będzie przeładowywany też na kolejnym terminalu w porcie w Gdyni, który do tej pory zajmował się tylko relacją eksportową koksu. W tej chwili będzie też realizowana relacja importowa węgla. Włączyła się w to też firma Speed, która też jest tutaj u nas takim relatywnie niewielkim terminalem, ale bardzo sprawnym, który zresztą funkcjonuje w nieco większym zakresie u kolegów z portu w Gdańsku. Z tego powodu tak naprawdę można powiedzieć, że wszystkie polskie porty położyły ręce na pokład i my tak naprawdę ten węgiel rzeczywiście ściągamy właściwie milionami ton do polskich portów. Myślę, że mogę powiedzieć to też za kolegów z sąsiednich portów, tak że tutaj proszę się nie obawiać, bo polskie porty robią ogromny przemysł, żeby nie powiedzieć, że robią więcej, niż mają potencjału przeładunkowego, bo w taki sposób się dostosowaliśmy, aby ten potencjał zwiększyć i cały czas – przynajmniej mój zespół handlowy – pracujemy, żeby jeszcze poszukać ewentualnych dodatkowych możliwości, aby ten potencjał ściągania węgla jeszcze bardziej zwiększyć, jeżeli byłyby takie potrzeby. Zresztą przejawem tego jest m.in. to, że na bazie naszych relacji handlowych zawieramy również różnego rodzaju porozumienia i umowy, aby w razie czego załatwić sobie zaplecze i kooperację z innymi portami, choćby takimi jak Ryga. Dziękuję bardzo. To tyle z mojej strony. Jeżeli będą dodatkowe pytania, to jestem do dyspozycji.

Przewodniczący poseł Arkadiusz Marchewka (KO):

Dziękuję, panie dyrektorze. Teraz proszę o zabranie głosu przedstawiciela Zarządu Morskiego Portu Gdańsk. Jest z nami pan Łukasz Greinke, prezes zarządu. Bardzo proszę.

Wiceprezes Zarządu Morskiego Portu Gdańsk SA Sławomir Michalewski:

Dzień dobry państwu. Dzień dobry panie i panowie posłowie. Chciałbym zrobić jedno małe sprostowanie. Nie ma z nami w tej chwili pana prezesa Greinke. Jest pan prezes pan Kamil Tarczewski po mojej prawej ręce, który jest odpowiedzialny za pion infrastruktury. Jest ze mną również pani dyrektor Kamila Laskowska, dyrektor działu kontroli ruchu. Natomiast moje nazwisko to Sławomir Michalewski. Ja jestem odpowiedzialny za pion finansowy.

Dziękuję za zadane pytanie dotyczące problemu i wyzwania, jakim jest węgiel. Tutaj, tak jak mówił mój przedmówca z Portu Gdynia, chciałbym państwa zapewnić, że ten węgiel jest faktycznie przeładowywany. Natomiast, żeby trochę państwu naświetlić strukturę naszego portu, to muszę powiedzieć, że faktycznie baza przeładunku węgla została zbudowana w latach 70. i ona, tak jak państwo wiecie, była nastawiona na eksport polskiego węgla. To był eksport statkami głębokowodnymi, dużymi jednostkami. To były statki klasy capesize 150 tys. DWT. Ta baza, w związku z przemianami gospodarczymi, a następnie również w związku ze zmianami klimatycznymi, stopniowo była wyłączana. Zresztą cykl wybudowania tej bazy i jej charakterystyka technologiczna była ułożona w kierunku eksportu, czyli do wyładunku węgla z wagonów, rozmrażania go, a następnie przenoszenia taśmociągiem, aby wykonać prace składowe wraz z załadunkiem. Dzisiaj węgiel w Porcie Gdańsk przeładowywany jest w dwóch lokalizacjach. W porcie zewnętrznym głębokowodnym wykorzystywany jest do tego Pirs Rudowy, na którym przeładowywany jest on trzema dużymi urządzeniami, których rata przeładunkowa na jedno takie urządzenie wynosi ok. 40 tys. ton. Tu też chciałbym położyć kres pewnym informacją,

które pojawiają się szczególnie z rejonów związku zawodowego m.in. Sierpień 80. Tam padła informacja, że do polskich portów nie zawijają statki większe niż 70 tys. DWT. Ta informacja padła w kontekście Portu Gdańsk. Proszę państwa, na tym terminalu myśmy ostatnio mieli statek 140 tys. DWT.

Drugą lokalizacją, w której przeładowywany jest węgiel, jest port wewnętrzny, gdzie otworzyliśmy przeładunki również w takich miejscach, w których do tej pory nie był przeładowywany węgiel. Jest on tradycyjnie przeładowywany w Basenie Górniczym, ale również na nowo oddanym, bo w tym roku, nabrzeżu Dworzec Drzewny, gdzie pracuje kolejne nowoczesne urządzenie o zdolności przeładunkowej 20 tys. ton na dobę. Żeby państwu tak nakreślić, ile tego węgla jest na dzisiaj, to podam dane z wczorajszego wieczoru. W tej chwili w rozładunku jest 6 jednostek, które przywiozły 305 tys. ton węgla, a na redzie czeka 5 jednostek z 235 tys. ton węgla. Można powiedzieć, że w tej chwili na wodach Portu Gdańsk jest ponad 500 tys. ton węgla. Począwszy od czerwca, do naszego portu przypłynęło ponad milion ton węgla i ten węgiel jest sukcesywnie wywożony z portu w Gdańsku. Jeżeli więc chodzi o ilość węgla, to możemy państwa zapewnić, że ten węgiel, który wchodzi, jest niezwłocznie wywożony. To nie byłoby możliwe, gdyby nie ostatnie inwestycje, które prowadziliśmy w porcie gdańskim. Te inwestycje były również w oparciu o fundusze unijne, dzięki którym zmodernizowaliśmy 7 km torów i 5 km nabrzeża oraz pogłębiliśmy tor wodny do 12 m.

Dlaczego tak duże znaczenie ma to pogłębienie? Proszę państwa, przy statkach klasy panamax, czyli przy statkach 50-60 tys. DWT, każde pół metra dodatkowego zanurzenia przekłada się na 3,5 tys. ton dodatkowego ładunku. Przebudowanie tych nabrzeży oraz pogłębienie toru wodnego stworzyło nam takie możliwości, jakich byśmy dzisiaj bez nich nie mieli. Dodatkowo należy pamiętać, że w tym roku została także zakończona bardzo duża inwestycja, która jest również kluczowa z punktu widzenia wywożenia węgla w głąb kraju, czyli przebudowa, można powiedzieć nawet, że największej stacji bocznicowej, jaką jest stacja Port Północny. Mamy tam 26 torów. To jest to inwestycja o wartości ponad 1,5 mld zł, wykonana przez PKP PLK. Jeżeli więc chodzi o węgiel, to naprawdę ten węgiel jest w portach gdańskich. Nasze obecne możliwości składowe wynoszą 1,5-2 mln ton węgla. W tej chwili tylko na placach składowych naszej spółki zależnej, czyli Port Gdańsk Eksploatacja, mamy 400 tys. ton węgla. Ten węgiel jest systematycznie wywożony z Portu Gdańsk koleją, a także środkami transportu kołowego. Przykładowo w ubiegłym miesiącu tego węgla tylko z Portu Północnego, czyli tej spółki, która znajduje się w części głębokowodnej portu, na samochodach wyjechało w Polskę 80 tys. ton węgla. Oprócz tego systematycznie ten węgiel wywożony jest w ilościach przekraczających 500 tys. ton tygodniowo za pomocą kolei z Portu Gdańsk. Nie wiem, czy wyczerpałem tutaj pytanie, które zadał pan poseł Michał Urbaniak. Jeżeli potrzebna jest jakaś dodatkowa informacja, to chętnie jej udzielę.

Przewodniczący poseł Arkadiusz Marchewka (KO):

Dziękuję, panie prezesie. Jeżeli będzie taka potrzeba, to w następnej turze pytań oddam głos panom posłom, którzy ewentualnie będą prosić państwa o uszczegółowienie odpowiedzi.

Wiceprezes Zarządu Morskiego Portu Gdańsk SA Sławomir Michalewski:

Przepraszam, panie przewodniczący. Jeżeli byśmy porównali 8 miesięcy przeładunków węgla w 2021 r. do 8 miesięcy takiego przeładunku w 2022 r., to zobaczylibyśmy wzrost o ponad 83%.

Przewodniczący poseł Arkadiusz Marchewka (KO):

Dziękuję za tę informację. Teraz poproszę o zabranie głosu pana Daniela Stachiewicza, wiceprezesa ds. ekonomiczno-finansowych Zarządu Morskich Portów Szczecin i Świnoujście. Dzień dobry, panie prezesie.

Wiceprezes ds. ekonomiczno-finansowych Zarządu Morskich Portów Szczecin i Świnoujście SA Daniel Stachiewicz:

Dzień dobry. Witam państwa ze Szczecina. Razem ze mną jest pani Elżbieta Nanio, szefowa działu controllingu.

Pozwolę sobie odpowiedzieć na pytania zadane przez panów posłów w sposób chronologiczny. Pierwsze pytanie dotyczyło wydatków na usługi doradcze i marketingowe. Szanowni państwo, na stronie 96 sprawozdania za rok 2021 jest podana dokładna kwota, łącznie z precyzyjnymi informacjami, na co te środki zostały wydane. Ona wynosi 2 060 773,20 zł. Tyle chciałem powiedzieć w kontekście tego pytania.

Kolejne pytanie dotyczyło obligacji. Państwo posłowie słusznie zauważyliście, że one są w bilansie spółki Zarząd Morskich Portów Szczecin i Świnoujście. Pytanie dotyczyło informacji, czy robimy coś w celu wydania tych pieniędzy. Szanowni państwo, tak, jak najbardziej robimy. W tym momencie spółka prowadzi postępowanie przetargowe, mające na celu wyłonienie przyszłego dzierżawcy i operatora terminala kontenerowego w Świnoujściu. Obecnie jesteśmy już na takim etapie, że negocjujemy umowę dzierżawy terenu, który powstanie w Świnoujściu poprzez zalądowienie dna morskiego i ta umowa będzie dotyczyła dzierżawy przez kolejne 30 lat. W zamiarze mamy podpisanie tej umowy do końca tego roku. Jednym z elementów, który będzie istotny do tego, aby terminal kontenerowy mógł funkcjonować, to jest falochron osłonowy, który zapewni bezpieczeństwo przebywających w porcie statków. Właśnie w tym celu mamy zamiar wydać środki, które obecnie są widoczne w bilansie naszej spółki.

Obecnie jesteśmy też w trakcie procedury podwyższania kapitału. Prowadzone są wszystkie stosowne działania, prowadzące do tego, aby kapitał został podniesiony, tak że będzie to wykonane w odpowiednim czasie.

Natomiast odnosząc się do przeładunku węgla – drodzy państwo, korzystam tutaj z pewnego handicapu, który mam – mogę tylko powiedzieć tyle, że obecnie 4 statki z węglem są rozładowywane w zespole Portów Szczecin i Świnoujście. Obecnie 2 statki z węglem czekają na redzie. Jeśli popatrzę na informacje dotyczące przeładunku węgla, to w samym sierpniu tego roku rozładowaliśmy 465 tys. ton węgla. Porównując sierpień 2022 r. do sierpnia 2021 r. zobaczymy dynamikę wzrostu wynoszącą 202,8%. Mając na uwadze to, że zbliżają się miesiące jesienno-zimowe, przyznaję, że jesteśmy przygotowani do przyjęcia potężnej ilości napływającego towaru do portów. W zeszłym tygodniu miałem możliwość bycia w porcie w Świnoujściu i miałem możliwość wizytacji placów jednego z naszych operatorów. Tam w tym momencie jest ponad 500 tys. ton węgla, który jest przygotowywany do wywozu na teren kraju.

Pytaliście państwo o ten węgiel, który był w roku 2021. Na terenie Portów Szczecin i Świnoujście przeładowano 2858 tys. ton węgla. To był głównie węgiel w imporcie do Polski, ponieważ był to węgiel koksujący, z którego w następstwie przetworzenia na terenie kraju przez nasze porty był eksportowany jako koks. Myślę, że nie tylko przez nasze porty był przetwarzany, bo wiem, że był też przez Gdynię. Natomiast w imporcie zdaje się, że w zeszłym roku był tylko 1 statek roku. Tak że sytuacja diametralnie się zmieniła. Nasi operatorzy mają na uwadze to, co się dzieje i są przygotowani, aby prawidłowo obsłużyć takie ilości planowanych dostaw węgla do portów. W tym momencie wiadomo, że wszystkie moce są przestawione na relację importową.

Padło też pytanie odnoszące się do inwestycji. Tak naprawdę dotyczyło dostosowania infrastruktury portowej w Szczecinie do głębokości 12,5 m, do pogłębionego toru podejściowego do Szczecina. Szanowni państwo, mogę tylko tyle powiedzieć, że obecnie nasze prace, te, które prowadzimy zarówno w Kanale Dębickim, jak i w Basenie Kaszubskim, przebiegają zgodnie z tymi harmonogramami, które były pierwotnie ustalane w latach 2015-2016. Tutaj termin zakończenia tych prac to jest rok 2023. Wiadomo, że mamy na uwadze to, że sytuacja covidowa wpłynęła na te terminy, ale na razie, zgodnie z informacją, którą posiadam od członka zarządu odpowiedzialnego za ten proces, my to realizujemy zgodnie z harmonogramem. Tak to wygląda po stronie portu.

Teraz odniosę się do ostatniego pytania zadanego w kierunku zespołu portu i w kierunku spółki Zarząd Morskich Portów Szczecin i Świnoujście. Pytaliście państwo o koszty finansowe, które widać w rachunku zysków i strat za rok 2021. Potwierdzam, tak, te koszty finansowe wystąpiły i one są związane z tym, o co państwo pytaliście. Mianowicie pytaliście państwo o obligacje. My mamy obligacje, które w tym momencie zdeponowane są na naszych rachunkach depozytowych w Banku Gospodarstwa Krajowego. Są to obligacje, które podlegają normalnym prawom rynkowym, czyli notowa-

niom. Notowania obligacji zmieniają się zgodnie z tym, jak rynek je wycenia w danym momencie. Przyznaję, że efekt fluktuacji ceny tych obligacji w 2021 r. wpłynął na rachunek zysków i strat naszej spółki w ten sposób, że fluktuacja wygenerowała koszty rzędu 14 mln zł, co tak naprawdę nie wpłynęło na to, że spółka i tak wygenerowała powyżej 42 mln zysku netto. Natomiast mając na uwadze fakt, że termin wykupu tych obligacji to kwiecień 2023 r. i w miarę zbliżania się tego terminu wykupu, oczekujemy, że nastąpi odwrócenie tego trendu, bo naszym zdaniem tak rynek będzie patrzyć na tę sytuację. Tyle na ten temat.

Jeśli są jakieś dodatkowe pytania, to proszę pytać. Jestem gotów na to, żeby odpowiadać. Dziękuję.

Przewodniczący poseł Arkadiusz Marchewka (KO):

Dziękuję, panie prezesie. Są jeszcze dodatkowe pytania ze strony panów posłów. Oddaję głos panu posłowi Aziewiczowi.

Poseł Tadeusz Aziewicz (KO):

Dziękuję bardzo. Mam dwa krótkie pytania. Pierwsze adresowane jest do Zarządu Morskiego Portu Gdańsk. Ciekawy jestem tego, jak wygląda prywatyzacja, bo chyba taka jest intencja podejmowanych działań. Czy nastąpiły przekształcenia własnościowe spółki Eksploatacja? Pytam, bo państwo nie poinformowaliście nas o tym, ponieważ to jest może trochę obok głównego wątku, któremu poświęcone jest dzisiejsze posiedzenie, ale jestem tego ciekawy, bo wiem, że były tam napięcia m.in. ze stroną pracowniczą. Natomiast jeżeli chodzi o Port Gdynia, to doceniam informację, którą pozyskałem, że wydatki na marketing i na doradztwo są zmniejszane, ale chętnie poddałbym to analizie, dlatego będę bardzo wdzięczny, jeżeli Zarząd Morskiego Portu Gdynia przekaże nam na piśmie informacje, jak te wydatki kształtowały się od 2015 r. Proszę o to, abyśmy mogli popatrzeć sobie, jaka jest tendencja. Doceniam to, że istotnym elementem wydatków na marketing Morskiego Portu Gdynia jest przypadająca na ten rok setna rocznica urodzin tego portu. Te wydatki, o których mówił pan dyrektor, to są duże wydatki i to są wydatki ze środków publicznych i mam nadzieję, i myślę, że życie to potwierdzi – będziemy zresztą bardzo uważnie obserwować owo święto – żeby to nie było święto jednego środowiska politycznego. Uważam, że to powinno być święto wszystkich środowisk, które przez 100 lat budowały port w Gdyni. Oczywiście nie wszyscy budowniczy żyją, ale generalnie powinno być to święto otwarte z udziałem wszystkich środowisk i wszystkich mieszkańców Gdyni. Liczę, że tak będzie. Będziemy bardzo uważnie obserwować to święto. Dziękuję.

Przewodniczący poseł Arkadiusz Marchewka (KO):

Dziękuję. Ja jeszcze zadam pytanie dotyczące funkcjonowania Portów Szczecin i Świnoujście. Mianowicie chciałbym zapytać o dalsze funkcjonowanie, które dotyczy terenów po zlikwidowanej za rządów PiS stoczni w Świnoujściu. Zarząd Morskich Portów Szczecin i Świnoujście skorzystał z prawa pierwokupu zakupu kilkudziesięciu hektarów, na których znajdowała się stocznia w Świnoujściu. Jednocześnie z komunikatu, który Port przesłał opinii publicznej, wynikało, że do połowy 2020 r. miał zostać ogłoszony przetarg na udostępnienie tych właśnie terenów, czy nabrzeży szeroko rozumianym uczestnikom obrotu portowego. Chciałbym zapytać, jak ta sytuacja jest realizowana i na jakim jest etapie? Dziękuję. W takim razie poproszę najpierw o udzielenie odpowiedzi na pytania posła Aziewicza

Podsekretarz stanu w Ministerstwie Infrastruktury Grzegorz Witkowski:

Panie przewodniczący, bardzo proszę o nieużywanie takiej kłamliwej zbitki myślowej, że za rządów PiS została zlikwidowana jakakolwiek…

Przewodniczący poseł Arkadiusz Marchewka (KO):

Panie ministrze, nie udzieliłem panu głosu. Będę mówił to, co jest prawdziwe i będę mówił to, co uważam w tej sprawie jako przewodniczący, bo mam do tego prawo. Stocznia w Świnoujściu została zlikwidowana. Podjęto decyzję o jej likwidacji i o sprzedaży terenów. Pieniądze ze sprzedaży terenów miały iść na budowę doku w stoczni Gryfia. Są tam na razie tylko elementy. Dok miał być gotowy w czerwcu, więc jestem w stanie powtórzyć to po raz

kolejny, że stocznia w Świnoujściu za rządów PiS została zlikwidowana. Bardzo proszę o udzielenie odpowiedzi na pytania pana posła Aziewicza. Panie ministrze, jeżeli chciałby pan odpowiedzieć na pytania pana posła Aziewicza, to bardzo proszę.

Podsekretarz stanu w Ministerstwie Infrastruktury Grzegorz Witkowski:

Dołączam się do pochwał posła Aziewicza pod adresem Portu w Gdyni. Ja również przyłączam się do życzeń dotyczących okoliczności setnych urodzin Portu Gdynia, które teraz przypadają. Dzisiaj będzie duża uroczystość, tak że gratuluję i przypominam tekst z września 1922 r. z Kuriera Bydgoskiego, kiedy jeden z czytelników zastanawiał się nad sensownością budowy portu w Gdyni i nad tym, jakie to jest symptomatyczne i jak wiele osób, które wtedy powątpiewały w sens budowy portu, dzisiaj powątpiewa w wiele innych spraw związanych z gospodarką morską, w które nasz rząd Prawa i Sprawiedliwości inwestuje. To tyle.

Przewodniczący poseł Arkadiusz Marchewka (KO):

Proszę o odpowiedź na pytania, które postawił pan poseł Aziewicz.

Poseł Tadeusz Aziewicz (KO):

Będę za to głęboko wdzięczny.

Wiceprezes Zarządu Morskiego Portu Gdańsk SA Kamil Tarczewski:

Dzień dobry, Kamil Tarczewski. Proszę państwa, panie pośle, Zarząd Morskiego Portu Gdańsk jest w procesie prywatyzacji lub poszukiwania inwestora. Ten proces odbywa się zgodnie z procedurą, która była zamieszczona m.in. na naszej stronie internetowej. Z uwagi na to, że jesteśmy zobowiązani poufnością prowadzenia tego procesu, to nie możemy na ten moment przekazywać szczegółowych informacji. Możemy powiedzieć tylko tyle, że było zainteresowanych kilka poważnych podmiotów. Jesteśmy na ostatnim etapie tej procedury i zgodnie z tą procedurą, którą jesteśmy zobowiązani zachowywać, będziemy takie informacje przekazywać w pierwszej kolejności naszej radzie nadzorczej oraz naszemu nadzorowi, a nasz nadzór bez wątpienia będzie państwa informował o przebiegu tego procesu.

Natomiast jeśli chodzi o niepokoje społeczne, to chcę tylko zaznaczyć, że spółka, której proces dotyczy, bije rekordy przeładunkowe. My nie widzimy strajków i tak jak wspomniałem na początku, jak będziemy mieli już możliwość przekazywania szczegółowych informacji, to będziemy je przekazywać z zachowaniem odpowiednich procedur. Dziękuję.

Przewodniczący poseł Arkadiusz Marchewka (KO):

Dziękuję uprzejmie. Panie pośle, czy prosi pan jeszcze o jakieś uszczegółowienie?

Poseł Tadeusz Aziewicz (KO):

Szanowni państwo, ja jednak odniosę się do wypowiedzi pana podsekretarza, bo gdybyśmy chcieli przyjąć ten rodzaj kindersztuby, to jeżeli pan podsekretarz zarzuca komuś kłamstwo czy kłamliwość, to ja bym zapytał pana podsekretarza, czy już wykąpał się w Odrze, bo padły określone deklaracje w tej materii, a chyba nie było ich spełnienia. Być może jednak nie mam dobrych informacji. Natomiast jeżeli chodzi o stulecie portu, to po Gdyni chodzą informacje, że za pieniądze publiczne będzie zorganizowane święto PiS-u. Ja bym oczekiwał jasnego dementi w tej materii. To są pieniądze Portu Gdynia, który jest własnością wszystkich Polaków. Święto jest świętem wspólnym. Różne środowiska przez te sto lat budowały ten port i jeżeli tego rodzaju niepokoje są zasadne, to myślę, że będziemy wracać do tej sprawy w przyszłości. Czekam również na informacje na piśmie, o które prosiłem.

Przewodniczący poseł Arkadiusz Marchewka (KO):

Dziękuję. Czy dementi, o które prosi pan poseł Aziewicz, zostanie publicznie stwierdzone?

Dyrektor ds. handlowych Zarządu Morskiego Portu Gdynia SA Maciej Krzesiński:

Szanowni państwo, szanowny panie pośle, mogę powiedzieć tylko tyle, że trudno jest mi polemizować z jakimiś plotkami. Na pewno wszystkie działania, które robimy, robimy z poszanowaniem ludzi, którzy ten port budowali od stu lat, nie od dziesięciu, nie od pię-

ciu, nie od pięćdziesięciu, ale właśnie od stu lat. Bardzo mocno jesteśmy też związani z lokalną społecznością, dla której też różnego rodzaju, nie chcę tego nazwać atrakcjami, uroczystości też przygotowaliśmy. Na przykład pojawi się odnowiony element, który się pojawił na Ostródzie Pilotowej. Zapraszam wszystkich chętnych do odwiedzenia tego miejsca, bo naprawdę warto. Odbyła się również konferencja biznesowa, na której były rozmaite osoby, nie tylko z portów europejskich. One nas odwiedziły i gratulowały sukcesów, które Port Gdynia odnosi, bo takie niewątpliwie odnośni, szczególnie w ostatnich latach. Pojawiły się też życzenia od gości na następne sto lat.

Chciałem też zauważyć, że na tej konferencji było bardzo wiele osób z różnych środowisk – m.in. byli na niej poprzedni prezesi portu z różnych opcji. Więc naprawdę trudno mi tutaj polemizować z tzw. pogłoskami, które chodzą po ulicy. Co do zasady ja się tym nie zajmuję, więc mogę powiedzieć tylko tyle, że wszystkie kwestie są robione zgodnie z przepisami i zgodnie z prawem, a proszę mi wierzyć, że każdą złotówkę w Porcie Gdynia oglądamy trzy razy i pewnie dlatego Port Gdynia tak skutecznie wywiązuje się ze swoich zadań, które ma nałożone jako port o szczególnym znaczeniu dla gospodarki narodowej. Dziękuję.

Przewodniczący poseł Arkadiusz Marchewka (KO):

Dziękuję. Teraz poproszę o udzielenie odpowiedzi na pytania, które ja zadałem, pana wiceprezesa Zarządu Morskich Portów Szczecin i Świnoujście, pana Stachiewicza. Panie prezesie, bardzo proszę. Czy są jeszcze z nami przedstawiciele Zarządu Morskich Portów Szczecin i Świnoujście? Zostali wylogowani lub wylogowali się sami. Możliwe, że państwu uda się jeszcze zalogować. Czy ze strony panów posłów są jeszcze jakieś pytania, które chcielibyście zadać? Mamy informację, że Szczecin próbuje się zalogować, tak że ogłaszam minutową przerwę techniczną. Mam nadzieję, że przedstawicielom portów uda się ze Szczecina zalogować. Zasięg w Szczecinie był dzisiaj rano świetny, więc mam nadzieję, że nic się nie zmieniło. Za minutę wracamy. Proszę o chwilę cierpliwości.

[Po przerwie]

Przewodniczący poseł Arkadiusz Marchewka (KO):

Szanowni państwo, niestety są jakieś problemy natury technicznej i przedstawiciele Zarządu Morskich Portów Szczecin i Świnoujście starają się dołączyć. Niestety znowu się nie udało.

Szanowni państwo, w takim razie podejmuję decyzję, aby zwrócić się z prośbą, aby pan minister udzielił odpowiedzi na postawione przez nas pytana na podstawie danych uzyskanych od Zarządu Morskich Portów Szczecin i Świnoujście.

Jeśli nie ma innych pytań i innych głosów w dyskusji, to zamykam dyskusję. Na tym wyczerpaliśmy porządek dzienny. Zamykam posiedzenie. Dziękuję wszystkim państwu za obecność i do zobaczenia na jutrzejszym posiedzeniu Komisji.